Marcin Klassa

Grudziądzkie tramwaje i autobusy





Księży Młyn
Dom Wydawniczy

Redakcja:
Justyna Porczyk

Projekt okładki:
Wojciech Miatkowski

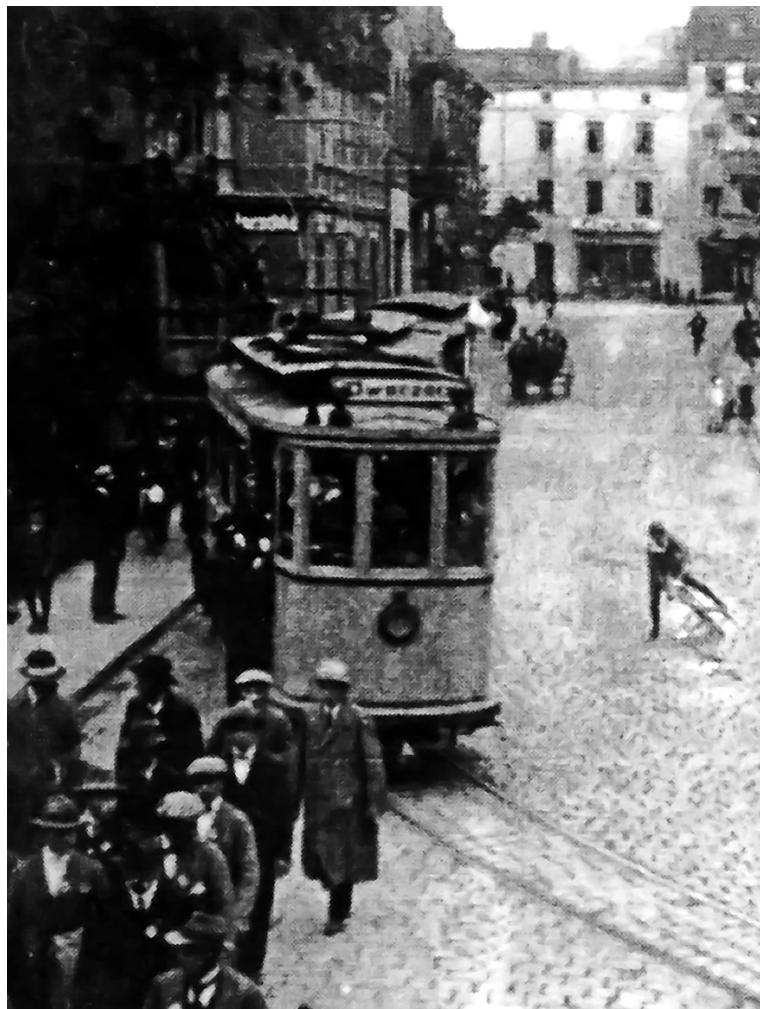
Skład i opracowanie graficzne:
Paweł Szewczyk

ISBN 978-83-61253-91-4

KSIĘŻY MŁYN Dom Wydawniczy Michał Koliński
90-345 Łódź, ul. Księży Młyn 14
tel./fax 42 632 78 61, 42 630 71 17, 602 34 98 02
www.ksiezy-mlyn.com.pl; e-mail: biuro@ksiezy-mlyn.com.pl

Łódź	rok:	2013		2012		2011		2010			ostatnia
Wydanie I	rzut:	9	8	7	6	5	4	3	2	1	liczba

Spis treści



Skład wagonów tramwajowych na ulicy Klasztornej, ok. 1935 roku.
Zdjęcie archiwalne ze zbiorów Eugeniusza Chmielewskiego

Mkną po szynach Grudziądzkie tramwaje,
Gdy każdy nowy dzień wstaje.
One wyruszają z zajezdni na linie swoje,
By mogły cieszyć swym widokiem oczy Twoje.
Gdy słońce swymi promieniami
Rozświeca środek dnia,
One wypełnione pasażerami
Przemierzają ulice mego miasta.
A gdy już zmierzch i zapada noc,
Udają się do swej wozowni by wypocząć.
Bo jutro zawsze nadchodzi, dając nową moc,
Póki życie będzie w nas tętnić.

Marcin Klassa, 27.01.2008

Do roku 1998 Grudziądz był jedynym miastem niewojewódzkim, które posiadało własną komunikację tramwajową. Obecnie jest on najmniejszym miastem w Polsce wyposażonym w ten środek lokomocji. Ale nie zawsze tak było. Najmniejsze przedsiębiorstwo eksploatujące tramwaje znajdowało się w latach 1911–1921 w Cieszynie. Do pozostałych miast, małych i średnich, posiadających tramwaje należy zaliczyć Inowrocław, gdzie ponad kilometrowa linia, przed momentem likwidacji w 1962 roku, łączyła Dworzec PKP z Rynkiem. Zapraszam do poznania historii tramwajów grudziądzkich, na których temat zwykle niewiele się mówi i mało wydaje publikacji.

Zanim tramwaje konne zawitały do Grudziądza zdążyły już osiągnąć swoje apogeum. Pierwszą taką linię uruchomiono 6 grudnia 1832 roku w Nowym Yorku, wzdłuż 4th Avenue. Wkrótce, linia ta, została przedłużona do Harlemu, będącego wówczas oddzielnym miastem. Już w 1855 roku tramwaj konny dotarł do Europy. Jako pierwsza uruchomiła go ówczesna stolica nowoczesności – Paryż.

Na ziemiach polskich pojazd na szynach pojawił się po raz pierwszy w Warszawie, w grudniu 1866 roku (gdzie uruchomiono go 11 grudnia i funkcjonował do 1915 roku). W tym okresie nastąpił rozwój tej trakcji. Rychło uruchomiły ją kolejne miasta (w obecnej Rzeczpospolitej): Gdańsk (1873), Wrocław (1877–1906), Szczecin (23.08.1879 – 06.1898), Poznań (1880), Kraków (12.1882), Bydgoszcz (1.02.1888), Toruń (1890), Katowice (1895–1899), Białystok (10.1895 – ok. 09.1915), Grudziądz (13.06.1896) i Kostrzyn (10.03.1903 – 1923).

W II połowie XIX wieku miasta rozwijały się jednak bardzo szybko, a tramwaj konny, mający pewne ograniczenia, nie był w stanie nadążyć za tymi zmianami. W grę wchodziło utrzymanie sporej ilości koni, ich ograniczona siła pociągowa, a także konieczność doczepiania dodatkowego konia, by podciągnąć wóz na wzniesienia. Bywało i tak, że epidemie wśród tych zwierząt paraliżowały całe aglomeracje.

Zaczęto więc szukać innego rozwiązania. Uruchomione zostały tramwaje parowe, które do końca lat 80. XIX wieku zadomowiły się w większych miastach Europy, takich jak: Hamburg Karlsruhe, Duisburg, Monachium, czy Paryż. Taki eksperyment nie zawsze miał powodzenie. Otwarta w 1877 roku linia Kassel – Wilmelmhohe została po kilku miesiącach zamknięta z powodu nadmiernego zanieczyszczenia środowiska przez tramwajowy komin.

Eksperymentowano również z tramwajami: motorowymi, pneumatycznymi, kablowymi i gazowymi. Jako pomnik techniki i pamiątka z tamtych lat, do dziś, kursuje po San Fransisco (USA) tramwaj kablowy, skonstruowany przez pracującego we Francji Polaka – K. Mękarskiego. Tramwaje gazowe miały swój epizod również na ziemiach polskich, a dokładniej w Jeleniej Górze (od 10.04.1897).

Jednak największy zasięg zyskał tramwaj elektryczny, skonstruowany przez inżyniera Wernera von Siemensa w 1878 roku. Pojazd ten był napędzany za pomocą trzeciej szyny, którą w 1884 roku amerykański inżynier Julian Spraque zamienił w przewód napowietrzny. Pierwsza linia elektryczna została uruchomiona 12 maja 1881 roku w Lichterfelde, na ówczesnych przedmieściach Berlina.

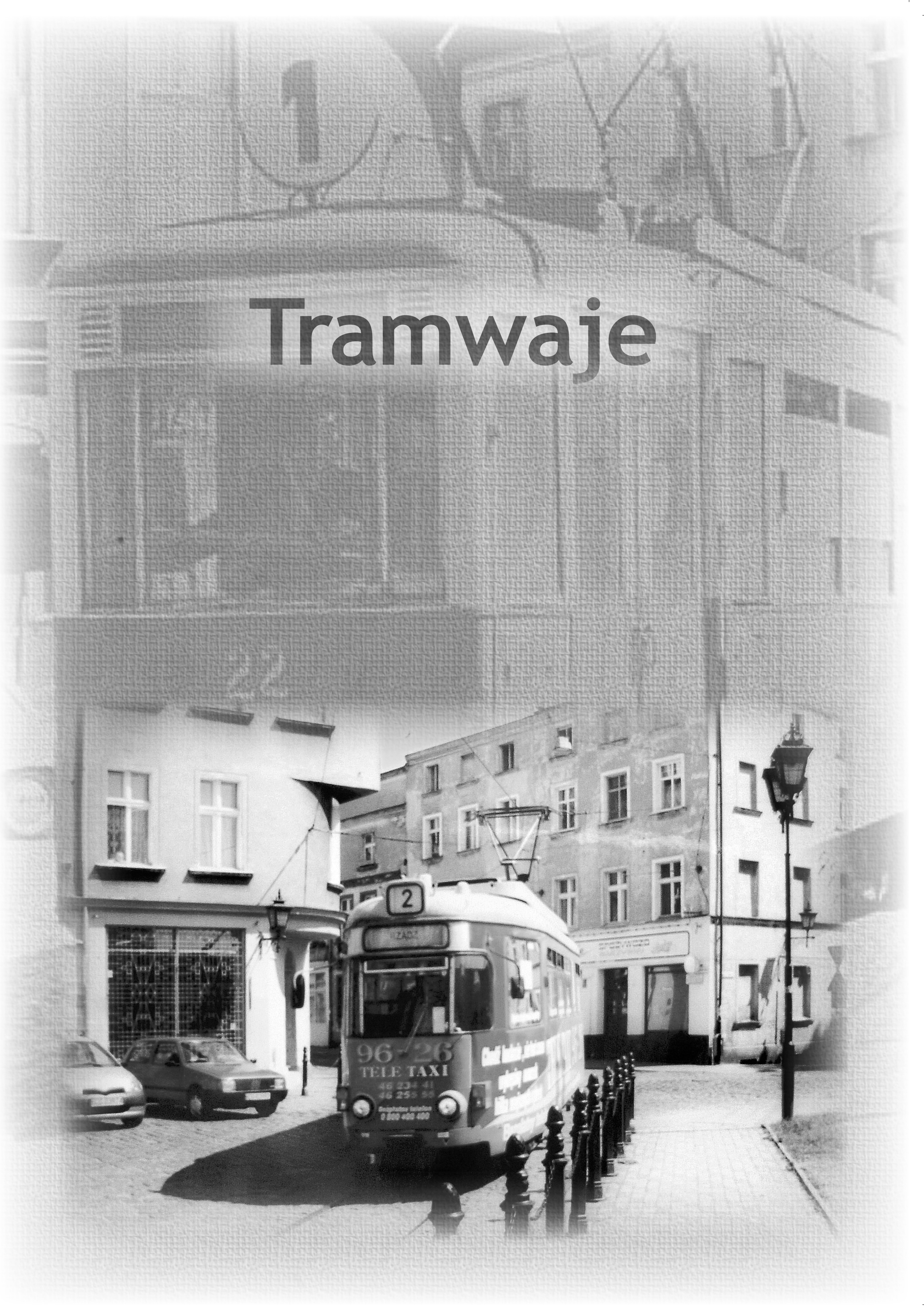
Tramwaje elektryczne szybko rozpowszechniły się na całym świecie, dziś są obecne na każdym kontynencie (oczywiście z wyjątkiem Antarktydy). Pozwoliły one na szybszy rozwój miast i całych aglomeracji. Szybko przekroczyły granice miast łącząc okoliczne miejscowości w duże systemy. Pojawił się tzw. tramwaj wiejski, obsługujący spore obszary wiejskie znajdujące się wokół dużych aglomeracji oraz tramwaj międzymiastowy łączący miasta, np. Wiedeń i Bratysławę w czasach Monarchii Austro-Węgierskiej.

Jako pierwsze miasto na ziemiach polskich tramwaje elektryczne uruchomił, w 1892 roku, Wrocław. Do końca XIX wieku otrzymało je 17 miast: Bielsko-Biała (10.12.1895), Elbląg (22.11.1895), Gdańsk (1896), Bydgoszcz (3.07.1896), Szczecin (4.07.1897), Zgorzelec, linia z Gőrlitz (9.12.1897), Poznań (1898), Katowice (1898), Legnica (21.01.1898), Słubice, linia z Frankfurtu nad Odrą (23.01.1898), Łódź (23.12.1898), Toruń (1899), Jelenia Góra (4.01.1899), Grudziądz (12.05.1899) i Gorzów Wielkopolski (21.07.1899). Dopiero w XX wieku tramwaje elektryczne uruchomiły kolejne miasta: Kraków

(16.03.1901), Gubin (24.02.1902), Warszawa (1906), Olsztyn (15.12.1906), Cieszyn (12.01.1911), Słupsk (1911), Tarnów (25.09.1911), Koszalin (15.12.1911), Inowrocław (10.11.1912), Kostrzyn (16.05.1925) i Częstochowa (1959).

Do dziś czynnych jest tylko połowa z powyższych sieci. Likwidacji uległy w: Cieszynie (30.04.1921), Tarnowie (1942), Kostrzynie (30.01.1945), Słubicach (22.04.1945) i Zgorzelcu (8.05.1945), w wyniku działań wojennych, a także, w większości, podziałów politycznych. Z powodu „zużycia" torowiska i taboru skasowano linie w Gubinie (8.06.1938) i Koszalinie (30.09.1938). Obowiązująca „moda" na likwidowanie sieci tramwajowych w latach 60. dotarła do Polski z zachodu. Jako „uciążliwe" w centrach miast i „nieekonomiczne" zlikwidowano je w Słupsku (1959), Inowrocławiu (31.12.1962), Olsztynie (20.11.1965), Wałbrzychu (10.1966), Legnicy (9.03.1969), Jeleniej Górze (28.04.1969) i Bielsku-Białej (1971). W większości tych miast sieć tramwajowa obejmowała swoim zasięgiem niemal cały obszar miasta i zapewniała sprawne połączenie. Podobny los prawie spotkał tramwaje w: Grudziądzu, Elblągu, Gorzowie Wielkopolskim i Toruniu. Proces ten miał trwać do 1980 roku. Kryzys paliwowy w latach 70. i zmiana kierunku polityki władz PRL oraz liczne protesty mieszkańców i pracowników zaniechały tych działań, dzięki czemu tramwaje, w tych czterech miastach, mogą kursować do dziś.

Tramwaje



Grudziądz otrzymał prawa miejskie w dniu 18 czerwca 1291 roku. Przez wiele stuleci był ważnym ośrodkiem handlowym i wojskowym, dzięki dogodnemu położeniu głównych szlaków komunikacyjnych. Pierwszy pociąg dotarł do Grudziądza 15 listopada 1878 roku z Jabłonowa Pomorskiego. Rok później wybudowano most na Wiśle i linia ta została przedłużona do Laskowic Pomorskich. 1 listopada 1882 roku otwarto linię do Torunia, a 15 sierpnia 1883 roku do – Malborka. W ten sposób w Grudziądzu powstał węzeł kolejowy.

XIX-wieczny Grudziądz rozwijał się szybko i dynamicznie. Pomysł budowy linii tramwajowej w tym mieście zrodził się w styczniu 1896 roku, kiedy przy Lindenstr (obecna ul. Legionów róg ul. Fortecznej) przygotowywana była wystawa rzemiosła Prus Zachodnich „West-prussische Gewerbe – Ausstellung Graudenz 1896”[1], która po raz pierwszy odbyła się dnia 6 sierpnia 1885 roku. Organizatorzy spodziewali się bardzo dużej liczby zwiedzających, przybyłych koleją z: Torunia, Gdańska, Bydgoszczy, Kwidzyna, Jabłonowa i okolic, których podczas otwarcia wystawy nie mogły przewieść dorożki miejskie, będące wówczas jedynym środkiem lokomocji. Odległość od dworca kolejowego do terenów wystawowych wynosiła 3 km, dlatego też postanowiono wybudować linię tramwajową. Pomysł ten jednak nie wszystkim się podobał. Przeciwnicy tej idei wskazywali na słabą kondycję finansową miasta i przedsiębiorców, którzy mieliby zainwestować w budowę oraz na małą liczbę mieszkańców miasta. W 1896 roku było ich 24 000. Było to spowodowane rozwojem przemysłu, który wzbogacając miasto, doprowadził do istnej eksplozji demograficznej. Do Grudziądza zaczęli ściągać, za pracą w nowych zakładach, Polacy, którzy również odznaczali się wysokim poziomem świadomości politycznej. Organizowali oni liczne strajki i wiece. Z myślą o nich Wiktor Kulerski zaczął w 1894 roku wydawać „Gazetę Grudziądzką”, będącą odpowiedzią na wydawaną od kilkudziesięciu lat poczytną pruską „burżuazyjną” – „Der Gesellige”. Liczba mieszkańców dowodziła, że wpływy z linii tramwajowej nie zrekompensują kosztów jej budowy i zakupu taboru.

[1] „Wystawa Rzemiosła Prus Wschodnich”, tłum. za *Monografia MZK w Grudziądzu,* 1996 rok

Viertes Blatt. **Der Gesellige.** No. 18
Graudenz, Mittwoch] [22. Januar 1896
Anzeigen für Graudenz und Umgegend.

Artykuł zamieszczony w gazecie „Der Gesellige” z dnia 22 stycznia 1896 roku, informujący o zebraniu założycielskim budowy linii tramwajowej. Zdjęcie archiwalne ze zbiorów MZK Grudziądz

22 stycznia 1896 roku, w sali strzelnicy miejskiej (obecnie Teatr), przy ulicy Focha, odbyło się spotkanie intencyjne, gdzie wyłoniono Komitet Budowy Linii Tramwajowej (BLT). Na jego przewodniczącego wybrano Waltera Kablińskiego – inicjatora i organizatora wystawy. 235 zebranych przedsiębiorców wyłożyło w formie pożyczki sumę 96 200 marek na wsparcie inwestycji.

Przed komitetem BLT postawiono zadania: dokonania wyboru rodzaju środka transportu, zgromadzenia pieniędzy na realizację inwestycji i wyboru wykonawcy robót. Na realizację tych zamierzeń przewidziano pięć miesięcy. Linia tramwajowa miała być gotowa do 14 czerwca – dnia otwarcia wystawy.

Parę dni po zebraniu założycielskim, członkowie Komitetu Budowy udali się do Gdańska, Bydgoszczy, Torunia i Elbląga – miast, które już posiadały tramwaje. Rozesłano też oferty do firm budujących linie tramwajowe. Jako pierwsza odezwała się spółka „Dessauer Gasbahn – Gesellschaft” produkująca tramwaje z napędem gazowym. Przesłany przez nią kosztorys na kwotę 270 000 marek zakładał budowę torowiska na odcinku 3,6 km, zajezdni i zakup siedmiu wagonów o napędzie gazowym. Tańszą propozycję przedstawiła firma „Havestadt und Contag” z Berlina, specjalizująca się w budowie trakcji elektrycznych. Przedstawiona przez nią kalkulacja opiewała na kwotę w wysokości 259 000 marek. Obie oferty zostały odrzucone ze względów finansowych.

W ostatnich dniach lutego ogłoszono przetarg na budowę i eksploatację linii. Do konkursu stanęły dwie firmy: „Anker i Kampmann” – proponująca budowę linii konnej za 1 700 000 marek oraz „C: Behn” – oferująca budowę za 157 000 marek. Komitet BLT doprowadził do kompromisu między obydwoma oferentami, w wyniku którego zlecenie otrzymała firma „Strassenbahn zu Graudenz C. Behn i Spółka” za 170 000 marek. Carl Behn został kierownikiem nowej firmy oraz reprezentantem na zewnątrz. Jego niedawny konkurent, Henning Kampmann, nadzorował prace budowlane. Oskar Kuhn czuwał nad finansami, a Robertowi Schefflerowi powierzono kontrolę działań wspólników.

Przedstawione zostały dwa warianty przebiegu linii. Pierwszy zakładał przeprowadzenie jej wzdłuż ulic: Bahnhofstr (Dworzec kolejowy) – Bahnhofstr (ul. Dworcowa) – Rehdenderstr (ul. Hallera) – Schutzenstr (ul. Focha) – Getreide Markt (Zbożowy Rynek, obecnie al. 23 Stycznia) – Oberthornerstr (ul. Górnotoruńska, górny odcinek al. 23 Stycznia) – Fallenstr (obecnie ul. Klasztorna) – Schulstr (ul. Szkolna) – Schunmstr (ul. Szewska) – Markt Platz (Rynek Główny) – Langestr (ul. Długa) – Alte Marktstr (ul. Starorynkowa) – Altestr (ul. Stara) – Fisch Markt (Rybny Rynek) – Marienwerderstr (ul. Kwidzyńska, obecnie ul. Wybickiego) – Lindenstr (ul. Lipowa, obecnie ul. Legionów). Drugi zakładał przeprowadzenie jej przez ulice Ventzkestr (ul. Włodka), Kulmerstr (ul. Chełmińska) i Untertornerstr (ul. Toruńska), z pominięciem ulicy Rehdenderstr. Dla pogodzenia stron przeprowadzono pomiar natężenia ruchu na obu konkurencyjnych odcinkach. Ankieterzy ustawieni na mostku nad Rowem Hermana, na Kulmerstr i w połowie Rehdenderstr spisywali wszystkie osoby udające się w kierunku dworca kolejowego i od niego wracające w godzinach od 6.00 do 18.00.

Wynik tego pomiaru nie rozstrzygnął sporu. Obie trasy cieszyły się podobnym zainteresowaniem. Przepływ przechodniów na ulicy Chełmińskiej wynosił 5161 osób, a na ulicy Focha – 4853 osoby. Magistrat przychylił się do ułożenia szyn tramwajowych na Rehdenerstr. Wskazano na działający przy tym trakcie obiekt gastronomiczno-rekreacyjny ze strzelnicą Bractwa Kurkowego, który cieszył się dużą popularnością. 27 marca została podpisana umowa między nadburmistrzem Aleksandrem Pohlmannem (reprezentującym magistrat), a firmą „Strassenbahn zu Graudenz C. Behn i Spółka” w sprawie założenia i uruchomienia w Grudziądzu linii tramwajowej. Dokument ten precyzował:

– datę zakończenia budowy – czerwiec 1896 roku;
– trasę linii, warunki techniczne torowiska, szerokość toru 1000 mm[2];
– częstotliwość kursowania w godzinach 7.00–22.00 co 12 minut;
– najniższą opłatę za przejazd – 15 fenigów (nie stosowano jeszcze biletów);
– wolny przejazd dla wybranych pracowników magistratu;
– kaucję w wysokości 3000 marek.

Władze Grudziądza, wspierane przez Komitet BLT, odkupiły od kolei teren w pobliżu dworca kolejowego pod budowę zajezdni tramwajowej. Uzyskały również zgodę na wytyczenie torowiska środkiem Bahnhofstr. Pozostała część linii biegła przez tereny władz powiatu grudziądzkiego (odcinek Getreide Markt od Untertornerstr do Fallenstr oraz Lindenstr) i magistratu.

Zezwolenie miasta na budowę trakcji konnej zostało udzielone na 40 lat i zgodnie z „milczącą” umową miało być przedłużane co pięć lat. Po upływie 40 lat miasto nabywało prawo do wykupu majątku firmy tramwajowej na własność, jeśli umowa nie zostałaby zerwana przynajmniej na rok przed upływem tego czasu, przez jedną ze stron. Jeśli w wyniku takiego wypowiedzenia umowa wygaśnie, wtedy przedsiębiorstwo, po usunięciu z jezdni należących do niego przedmiotów, jak np. szyny tramwajowe, powinno zostawić przejęte w użytkowanie ulice w stanie pierwotnym, zgodnie z przepisami magistratu. Po upływie 40 lat, licząc od dnia zawarcia umowy, gmina miasta była w każdym momencie uprawniona do pozyskania przez oszacowanie: szyn, wozów tramwajowych, stajni i pozostałych zabudowań od przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Wycenę majątku miało przeprowadzić trzech taksatorów wyznaczonych przez magistrat Grudziądza, spółkę i prezydenta rządowego w Kwidzynie. Po upływie 99 lat całość majątku komunikacyjnego miałaby przejść bezpłatnie na własność miasta, bez długów i obciążeń. Spółka została też zobowiązana do konsultowania prac budowlanych z Gazownią, Wodociągami i Elektrownią. Przedsiębiorstwa te projektowały właśnie nowe sieci, których trasa przebiegała pod torowiskiem.

[2] Prześwit taki stosowano w wielu miastach, ze względu na występowanie wąskich uliczek w obszarach śródmiejskich i konieczność pokonywania ostrych zakrętów, jak na przykład skręt z ul. Szewskiej w ul. Szkolną, gdzie w kamienicy narożnej wykonano podcień. Podobne podcienie zastosowano na przykład w Bydgoszczy na skrzyżowaniu ulic Gdańskiej i Dworcowej.

Gesellschafts-Vertrag.

§ 1.

Die unterzeichneten Carl Behn und Henning Kampmann, beide in Graudenz wohnhaft, sind am 9. März 1896 zu einer offenen Handelsgesellschaft zum Zwecke der Erbauung und des Betriebes einer Straßenbahn in Graudenz zusammengetreten unter der Firma

Straßenbahn Graudenz
C. Behn & Co.

mit dem Sitz in Graudenz.

Die übrigen Unterzeichneten betheiligen sich an dem Betriebe dieses Handelsgewerbes als stille Theilnehmer mit den bei ihrer Unterschrift bemerkten Vermögenseinlagen, gegen Antheil an Gewinn und Verlust; sie verpflichten sich den Firmen-Inhabern gegenüber, die Vermögenseinlagen zur Hälfte am 1. April cr., zur anderen Hälfte am 15. Mai cr. zu zahlen.

Die Gesellschaft beginnt mit dem 9. März 1896. Das erste Geschäftsjahr reicht nur bis zur Eröffnung des Bahnbetriebes. Das zweite Geschäftsjahr reicht von da ab bis zum 1. Oktober 1897. Die folgenden Geschäftsjahre beginnen regelmäßig mit dem 1. Oktober.

§ 2.

Die Firmen-Inhaber dürfen die Gesellschaftsrechte nur in Gemeinschaft ausüben Sie zeichnen:

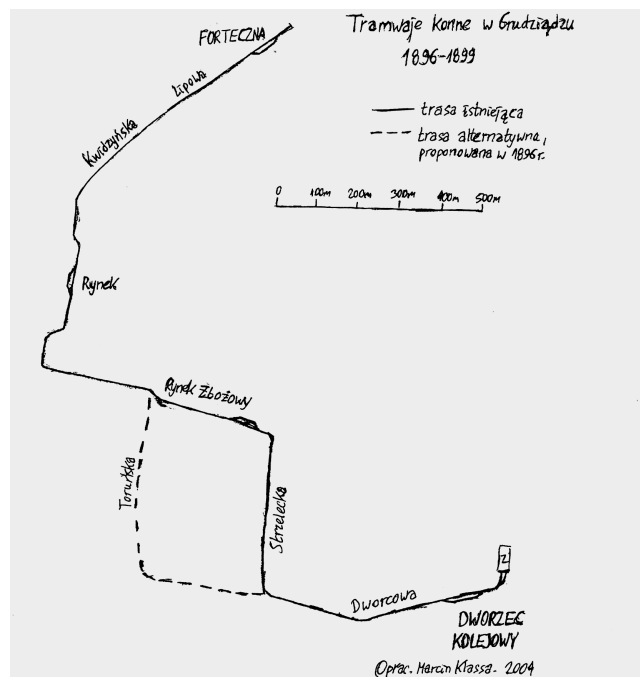
Straßenbahn Graudenz
C. Behn & Co.,

Behn mit dem Zusatze: C. Behn; Kampmann mit dem Zusatze: H. Kampmann; also in folgender Form:

Straßenbahn Graudenz C. Behn & Co.
C. Behn. H. Kampmann.

C. Behn übernimmt die specielle Ausführung der Bauten und die Betriebsleitung.

Strona tytułowa umowy powołującej firmę „Tramwaje Grudziądz C. Behn i Spółka”.
Zdjęcie archiwalne ze zbiorów MZK Grudziądz



Tramwajw konne w Grudziądzu w latach 1896–1899.
Rys. Marcin Klassa

Prace budowlane ruszyły z końcem marca i trwały dwa i pół miesiąca. Prostokątną kostkę granitową (2700 m^2), do wyłożenia dwumetrowego pasa drogi po bokach torowiska, władze miasta kupiły od firmy „Aktiken – Gesellschaft Bornholmer Granitwerke” z Hamburga. Wart 13000 marek budulec, dotarł do Grudziądza drogą wodną – statkiem morskim do Gdańska, dalej barkami wiślanymi. W materiałach źródłowych brak iednak informacji o dostawcy szyn tramwajowych.

Uroczyste uruchomienie linii nastąpiło w sobotę 13 czerwca 1896 roku. Dnia następnego otwarta została wystawa. Uroczysty kondukt, złożony z pięciu wozów tramwajowych oraz dorożek, wyruszył spod dworca o godzinie 10.45 i przemierzył trasę do terenu wystawy. Tłumy grudziądzan witały nowy środek lokomocji w mieście. Przez cały dzień tramwaje przewiozły 2180 osób, a w okresie trwania wystawy (do 2 sierpnia) wpływy osiągnęły wysokość 12260 marek. Koszty budowy linii wyniosły 168 000 marek, czyli mniej niż przewidywano. Codziennie na trasę wyjeżdżało pięć wagonów, które przemierzały ją w 18 minut. Na każdej krańcówce zatrzymywały się na dwunastominutowy postój. (Według *Monografii MZK Grudziądz* z 1996 roku pełny obieg na linii tramwaju konnego wynosił 48 minut, a czas postoju na krańcówkach sześć minut. Wówczas należałoby eksploatować na tej linii cztery brygady, a nie pięć, jak podaje ta sama publikacja).

Linia tramwajowa od 1896 roku:

1. Bahnhofstr (ul. Dworcowa) – Lindenstr (ul. Lipowa, ob. ul. Legionów)

20 listopada 1896 roku właściciele firmy „Strassenbahn Graudenz C. Behn i Spółka” przedstawili grudziądzkiej radzie miejskiej sprawozdanie z budowy i pięciomiesięcznej eksploatacji linii tramwajowej. Zebranie to odbyło się w nieistniejącym już dziś hotelu „Pod Złotym Lwem” (zburzonym w 1945 roku), przy Oberetornerstr (obecnie ul. Górnotoruńska). Oprócz głównych udziałowców na spotkanie przybyło także 63 przedsiębiorców, posiadających 399 udziałów w firmie tramwajowej o jednostkowej wartości 100 marek. Dodatkowo „C. Behn i Spółka” wzniósł na terenie zajezdni budynek mieszkalny dla pracowników za 13000 marek. Wynagrodzenie Carla Behna wynosiło 5000 marek. Przedsiębiorcy podsumowali wpływy za przejazdy. Od 14 czerwca